Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne	Powrotne
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 sierpnia 1934 r. | NR. 22

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

KOMPENSATA W POLITYCE HANDLOWEJ.

Rozpowszechnienie się w ostatnich czasach nowej formy wymiany zagranicznej, zwanej kompensatą, wywołało w szerokich sferach gospodarczych w Polsce duże zainteresowanie, przyczem jednak posłużyło w bardzo szerokiej mierze do wytworzenia się na ten temat poglądów i opinij nieuzasadnionych albo wprost fałszywych. Należy zatem zdać sobie zupełnie dokładnie sprawę z istoty tej nowej formy handlu zagranicznego, z zakresu, w jakim może być ona stosowana, i ze stosunku jej do dotychczasowych form wymiany międzynarodowej, jakiemi, jak wiadomo, są traktaty handlowe i układy kontyngentowe. Jest to tembardziej ważne, iż, jak dobrze wiadomo, kompensata polega w zasadzie swej na wymianie towarowej między dwiema lub więcej firmami dwóch różnych krajów, że zatem tyczy się ona bezpośrednio interesów poszczególnych podmiotów gospodarujących — w przeciwieństwie do rozwiązań traktatowych, obejmujących całość lub przynajmniej duży wycinek stosunków wymiennych między dwoma krajami i stwarzających tylko pewne ogólne warunki, na których to tle dopiero jednostki gospodarujące mogą rozwijać swą działalność.

W normalnych warunkach wymiennych t. j. okresie, jaki przez kilka lat panował w Europie przed kryzysem światowym, wymiana międzynarodowa dokonywała się z reguły na podstawie traktatów handlowych o zasięgu ogólnym. Traktaty te, jak wiadomo, regulowały całokształt stosunków pomiędzy dwoma krajami bądź na podstawie równorzędności wzajemnego traktowania każdego z nich na terytorjum drugiego z jakimkolwiek państwem trzeciem (klauzula największego uprzywilejowania), bądź do równorzędności tej były dodane jeszcze specjalne ustępstwa celne jednego kraju wobec produktów przywożonych z drugiego (traktaty handlowe taryfowe) które to ustępstwa zresztą przechodziły na państwa trzecie — znów za pośrednictwem posiadanych przez nie z krajem, udzielającym specjalnych ustępstw celnych, traktatów opartych o klauzulę największego uprzywilejowania. W ramach tych umów mieścił się cały obrót międzynarodowy w zakresie towarowym, przyczem kraje wolnohandlowe (t. j. niestosujące wogóle ceł lub stosujące niski i fiskalny raczej poziom ich) zawierały z reguły tylko traktaty „klauzulowe", podczas gdy państwa o pewnej bardziej zaakcentowanej tendencji protekcjonistycznej siłą rzeczy od czasu do czasu były zmuszone do zawierania traktatów „taryfowych".

Założeniem tego rodzaju stanu rzeczy musiała być oczywiście pełna *wolność obrotu* t. j. niestosowanie przez żadne państwo oprócz ceł jakichkolwiek innych przeszkód w handlu międzynarodowym, w szczególności zaś zakazów przywozu. Z chwilą, gdy zaczęto je z tych czy innych przyczyn stosować (Polska musiała być na tej drodze jedną z pierwszych z uwagi na konflikt gospodarczy z Niemcami), normalne traktaty handlowe nie mogły wystarczać. Oprócz gwarancji co do poziomu celnego istniejącego w danym kraju trzeba było dla prowadzenia handlu posiadać gwarancję możności przywiezienia towaru, podlegającego ograniczeniom przywozowym, a więc kontyngent przywozowy. W zależności od systemu stosowanego przez poszczególne pań-

stwa, ograniczające przywóz, kontyngenty te były albo elastyczne, albo sztywne. W pierwszym wypadku państwo wydawało w zakresie danego produktu zakaz przywozu, udzielając dopiero potem — z reguły w umowach kontyngentowych odpowiednich odchyleń na rzecz przywozu produktu tego z jakiegoś innego państwa, przyczem rozmiar tych odchyleń (a więc wysokość kontyngentów) pozostawała z reguły w zależności od wzajemnych ustępstw ze strony owego drugiego państwa. Przy stosowaniu kontyngentów sztywnych zakazu przywozu wogóle nie wydawało się, ale zgóry ograniczano przywóz danego produktu na terytorjum danego państwa do pewnej ogólnej wysokości (kontyngent globalny), którą to ilość dopiero dzielono — również zgóry — pomiędzy poszczególne kraje, które zajmowały się przywozem tego towaru, według jednolitego klucza.

Traktaty handlowe i umowy kontyngentowe były zatem i są nadal formami współżycia gospodarczego krajów w zakresie ceł i ograniczeń przywozowych. Kompensata powstała w zasadzie swojej jako dodatkowa forma współżycia wobec narastających od 1931 r. w poszczególnych państwach ograniczeń w wolnym obrocie *dewizowym.* Z chwilą, kiedy dane państwo ogranicza na swem terytorjum przydział dewiz na zapłacenie przywozu, nie wystarczają ani układy celne, ani ułatwienia kontyngentowe. Możność wywiezienia towaru na teren takiego państwa jest wówczas z reguły związana z koniecznością przywiezienia z państwa tego innego towaru o równej wartości. Eksporter pierwszego państwa pokrywa swoją należność nie przez uzyskanie zapłaty od importera drugiego państwa, ale od importera własnego kraju, który z owego drugiego państwa przywiózł towar i nie płaci eksporterowi owego drugiego kraju. Ten ostatni eksporter pokrywa się natomiast należnością importera swego własnego kraju, nie przekazywaną właśnie na skutek utrudnień dewizowych do kraju pierwszego.

Tego rodzaju załatwienia sprawy mogą odbywać się albo na podstawie układów między państwowych, zwanych wówczas układami clearingowemi (bądź rozrachunkowemi), albo na podstawie kompensaty prywatnej — i to albo poprzez specjalne prywatne towarzystwa zajmujące się wyszukiwaniem importerów i eksporterów do danego kraju, aby łączyć te tranzakcje razem, albo wprost pomiędzy parą importerów i parą eksporterów do danego kraju. Stanowią one jedyną możność załatwiania obrotów handlowych z krajami, które stosują ograniczenia dewizowe jako środek swej polityki handlowej, a nie jako ograniczenie ucieczki kapitałów w ścisłem tego znaczeniu.

Niemniej jednak trudności, jakie dla niektórych państw dłużniczych wywołuje sprawa niezbędnej aktywizacji bilansu handlowego, skłoniły do rozszerzenia rozmiarów i zakresu kompensat poza ich zakres pierwotny, a więc poza stosunki z krajami, nieprzydzielającemi na przywóz do siebie żadnych dewiz. Oczywiście rozszerzenie to musiało pozostawać w zgodzie z innemi układami o obrocie, jakie istniały pomiędzy zainteresowanemi krajami, i tylko je uzupełniać a nigdy z nimi nie kolidować. Jeśli chodzi o stosowanie kompensaty w Polsce, to pamiętać trzeba, iż możliwa jest ona tylko w następujących wypadkach:

1) W omawianym powyżej wypadku stosunków z państwami, gdzie istnieją ograniczenia w przydziale dewiz na przywóz, a mianowicie takiemi jak Jugosławja, Węgry itd.

2) W wypadku, kiedy z danem państwem wogóle niema żadnego układu handlowego ani umowy kontyngentowej — i kiedy bilans handlowy z tym krajem kształtuje się dla nas niepomyślnie. Wówczas nic nie stoi na przeszkodzie, aby uzależnić w całości lub części przywóz z tego kraju od wywiezienia równowartości z Polski bądź do tegoż kraju (kompensata kierunkowa), bądź na jakikolwiek trzeci rynek.

3) W wypadku, kiedy wprawdzie istnieje z danym krajem umowa kontyngentowa, ale kiedy kontyngenty udzielone nam w umowie takiej są szczuplejsze niż objektywna możność naszej ekspansji na ten rynek. W tym wypadku, o ile chodzi istotnie o zwiększenie wywozu, posiadającego rzeczywiste znaczenie gospodarcze dla pewnej gałęzi naszego gospodarstwa, można w pewnych wyjątkowych wypadkach dopuścić tranzakcję kompensacyjną w tej formie, iż wzamian za udzielenie zagranicznemu eksporterowi bądź zamówienia rzeczywistego, bądź dodatkowej możności przywozu do Polski, wspomniany eksporter wystara się na własną rękę w swoim kraju o dodatkowy pozakontyngentowy zakup albo poprostu o powiększenie kontyngentu na produkt, który nas specjalnie interesuje. Pamiętać trzeba, iż tego rodzaju wypadek jest w zasadzie wyjątkiem, że możliwy on jest tylko wówczas, kiedy chodzi o jakiś tego rodzaju nasz produkt wywozowy, który posiada dla nas specjalne znaczenie, a którego wywozu na dany rynek w żaden inny sposób powiększyć nie można.

4) Wreszcie zachodzi możliwość kompensaty wówczas, gdy w grę wchodzą konkretne zamówienia ze strony naszych instytucyj państwowych czy samorządowych zagranicą (t. j. w wypadku, kiedy danego zamówienia nie można wykonać w kraju). Wówczas w drodze umowy międzypaństwowej przychodzi do skutku układ, który jakkolwiek zawierany jest w formie tego rodzaju umowy, posiada jednak wszelkie znamiona kompensaty.

Należy nakoniec zwrócić uwagę na kilka spraw natury ogólnej. Zanik wolnego handlu, jakiego jesteśmy świadkami w stosunkach międzynarodowych, i coraz wyraźniejsze stosowanie w obrocie międzynarodowym zasady

„do ut des" niejest równoznaczne z wprowadzaniem powszechnie momentu kompensaty. Pod tym względem trzeba zatem rozróżniać pojęcie „rekompensat", jako ogólnych ustępstw ze strony jakiegoś kraju wzamian za korzyści uzyskiwane dla jego handlu w jakimś drugim kraju od kompensaty, która jest techniczną formą przeprowadzenia poszczególnych tranzakcyj w odpowiednich warunkach. Nie należy oczywiście zapominać, iż forma ta jest wykwitem zupełnie anormalnych stosunków, panujących w handlu międzynarodowym i że, spodziewać się należy, zniknie przy pierwszej oznace poprawy tych stosunków.

Dr. Tadeusz Łychowski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU 1934 R.

W porównaniu do czerwca rb. ogólne obroty towarowe z zamorzem w lipcu rb. wykazują wzrost o więcej niż 30 tys. ton. W zestawieniu natomiast z lipcem roku ubiegłego w towarowych obrotach zamorskich nastąpił spadek o więcej niż 18 tys. ton. Ogólne obroty towarowe zamorskie osiągnęły w miesiącu sprawozdawczym 580.115 t., z czego na przywóz przypada 100.846 t. i na wywóz 479.269 t.

Analizując poszczególne składniki obrotów: import i eksport należy stwierdzić:

Import w lipcu wykazuje dalszy wzrost tak w zestawieniu z liczbą importu miesiąca ubiegłego, jak i w porównaniu z tym samym miesiącem r. ubiegłego.

Dominującą rolę w przywozie lipcowym odegrały następujące towary: ryż surowy — 14.504 t. (8.129 t.), złom żelazny — 28.902 t. (21.950 t.), żużle Thomasa — 9.100 t. (3.702 t.), nasiona oleiste — 9.538 t. (4.714 t.) Ponadto wzrost wykazują również takie towary jak: kawa, kakao i herbata — 1.112 t. (727 t.), śledzie — 1.000 t. (17 t.), skóry — 2.154 t. (1.867 t.), ruda żelazna — 4.984 t. (4.436 t.), miedź — 1.273 t. (738 t.), celuloza — 1.140 t. (270 t.), papa, tektura i papier — 1.060 t. (599 t.) i juta — 1.040 t. (941 t.) Spadek w imporcie wykazuje tylko: piryty — 6.996 t. (9.245 t.) i bawełna wraz z odpadkami — 4.877 t. (5.347 t.)

Eksport wykazuje spadek w porównaniu do lipca roku ubiegłego, natomiast w zestawieniu z miesiącem ubiegłym r. b. nie wykazuje zmiany. Wzrost w eksporcie lipcowym wykazują następujące towary: deski i łaty — 25.020 ton (23.812 t.), koks — 17.310 t. (12.530 t.), szyny kolejowe — 4.953 t. (1.801 t.) oraz wyroby stalowe i żelazne — 1.719 t. (1.645 t.); spadek eksportu odnosi się natomiast do: cukru — 14.314 t. (15.101 t.), bekonów — 1.683 t. (1.870 t.), węgla bunkrowego — 15. 723 t. (18.373 t.) i nieznacznie do węgla eksportowego — 383.870 t. (386.834 t.). W eksporcie lipcowym brak również pozycji nawozów azotowych.

Zamorski obrót towarowy w miesiącu sprawozdawczym ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

IMPORT	*w tonach*
ryż surowy	14.504
owoce świeże	701
owoce suszone	56
orzechy i migdały	6
korzenie	114
kawa, kakao i herbata	1.112
tytoń	526
napoje alkohol. pr. wina	5
śledzie	1.000
żużle Thomasa	9.100
sadze	49
tłuszcze zwierzęce surowe	649
skóry	2.154
nasiona oleiste różne	9.538
oleje	129
żywica	512
kauczuk	754
wyroby gumowe	27
tłuszcze i oleje roślinne	188
asfalt	476
garbniki	799
farby	28
ruda żelazna	4.989
piryty	6.996
złom żelazny	28.902
miedź	1.273
cyna	7
cynk	154
metale różne	331
wyroby stalowe i żelazne	105
maszyny, aparaty i części	152
samochody i motocykle	32
szmaty	392
celuloza	1.140

papa. tektura, papier	1.060
bawełna i odpadki	4.877
juta	1.040
len, konopie, sizal i t. p.	111
wełna i odpadki	741
różne	6.117
Razem	100.846

EKSPORT	*w tonach*
ryż łuszczony	—
mąka ryżowa i pastewna	800
cukier	14.314
napoje alkoholowe	2
sól	200
bekony	1.683
wędliny	201
ptactwo bite	16
masło	638
jaja	731
makuchy	1.916
skóry	26
deski i łaty	23.020
bale i słupy	—
wyroby z drzewa	477
klepki	—
dykty	431
meble gięte	306
wyroby koszykarskie	60
węgiel eksportowy	383.870
węgiel bunkrowy	15.723
koks	17.310
saletra	4
nawozy azotowe	—
soda	673
karbid	43
salmiak	10
biel cynkowa	113
szyny kolejowe	4.933
wyroby stalowe i żelazne	1.719
cynk	696
blacha cynkowa	357
ruda manganowa	—
celuloza	342
papa, tektura i papier	1.252
bawełna	6
materjały i wyroby włókien.	615
różne	4.760
razem	479.269

Pod względem ruchu statków a zwłaszcza tonażu miesiąc sprawozdawczy r. b. przedstawia się nieco korzystniej niż ten sam miesiąc roku ubiegłego. Zawinęło do portu gdyńskiego w lipcu r. b. 410 statków o pojemności 339.549 t. r. n. wobec tej samej liczby statków o tonażu 321.644 t. r. n. w lipcu roku ubiegłego. Wyszło natomiast 409 statków o tonażu 345.571 t. r. n. wobec 407 statków o pojemności 306.224 t. r. n. w miesiącu lipcu roku ubiegłego. W porównaniu do czerwca roku bieżącego ruch statków w lipcu wykazuje wzrost pod względem ilości statków, jak i jego tonażu. Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w lipcu wynosi 828,2 t. r. n.; średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 40; średni postój statku — 36,1 godz. Ruch statków w miesiącu lipcu rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statk.	t. r. n.	ilość statk.	t. r. n.
Polska	53	49.908	50	47.756
W. M. Gdańsk	5	3.780	4	2.842
Anglja	17	28.715	18	27.683
Czechosłowacja	2	442	2	442
Danja	61	36.179	58	33.071
Estonja	4	982	5	1.363
Finlandja	12	16.490	11	15.785
Francja	2	2.475	2	2.475
Grecja	1	2.355	2	5.269
Holandja	11	8.066	11	7.664
Jugosławja	—	—	1	3.714
Łotwa	4	5.636	4	5.636
Niemcy	86	44.732	81	42.678
Norwegja	31	30.284	35	33.333
Stany Zjedn. A. P.	7	22.014	8	25.182
Szwecja	107	68.289	112	71.542
Włochy	6	17.343	5	16.918
Rosja Sowiecka	1	1.859	—	—
	410	339.549	409	345.571

Kolejność bander w lipcu r. b. ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — polska, trzecie — niemiecka, czwarte — duńska itd.

Ruch pasażerski w lipcu rb. osiągnął ogólną liczbę 4.096 osób wobec 4.342 osób w lipcu r. ubiegłego. Na ruch ten złożył się zwiększony sezonowy ruch wycieczkowy zamorski, a zwłaszcza ruch Polaków z obu Ameryk przybywających do Polski na II-gi Zjazd Polaków z zagranicy. Przyjechało w lipcu 2.010 pasażerów w tem 31 osób z Anglji, 1 — z Belgji, 523 — z Danji, 163 — z Finlandji, 28 — z Holandji, 2 — z Niemiec, 344 — z Norwegji, 523 — ze Stanów Zjedn. A. P. i 395 — ze Szwecji. Wyjechało natomiast 2.086 osób, w tem 605 do Anglji, 1 do Brazylji, 499 do Danji, 1 do Finlandji, 345 do Islandji, 433 do Stanów Zjedn. A. P. i 202 do Szwecji.

DELEGACJA GDYŃSKICH SFER PORTOWYCH W WARSZAWIE.

Na tle przydzielania do robót w porcie przez utworzone przez Fundusz Bezrobocia — biuro pośrednictwa pracy, robotników portowych, według kolejności zgłoszeń, a nie według kwalifikacyj, powstały przy przeładunku towarów poważne trudności.

Dla przedstawienia czynnikom miarodajnym niebezpieczeństwa, powstającego z tego powodu dla portu gdyńskiego w zeszłym tygodniu udała się do Warszawy delegacja sfer portowych w składzie: wiceprezesa naszej Izby Dyrektora L. Byczkowskiego, Dyrektora Żeglugi Polskiej p. F. Kollata, Dyrektora American Scantic Line p. W. Jasińskiego, Dyrektora Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych p. J. Michalewskiego i sekretarza gene-

ralnego Związku Armatorów Polskich p. D-ra T. Bierowskiego. Delegacja przedstawiła sytuację w Ministerstwie Opieki Społecznej i w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu, znajdując w obu tych instancjach pełne zrozumienie dla swych postulatów.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W MIES. LIPCU 1934 R.

Ogólne położenie gospodarcze Gdyni w związku z sezonem budowlanym oraz ruchem letniskowym i turystycznym wykazało w ciągu lipca pewne ożywienie, niemniej jednak zasadniczych zmian nie nastąpiło.

Na rynku pieniężnym większych zmian nie zanotowano. Wypłacalność utrzymała się naogół na poprzednim poziomie, co znajduje potwierdzenie w fakcie, że ilość protestów wekslowych zmniejszyła się zaledwie o 12 weksli, sumarycznie zaś sumy zaprotestowane wykazały nieznaczny wzrost o 769 zł 70 gr. Ogólna ilość weksli zaprotestowanych wyniosła 474 sztuki na ogólną sumę zł 117.753,61. Skup walut i dewiz wykazał wzrost o 806 tys. osiągając w 6 instytucjach bankowych Gdyni sumę 3.461 tys. złotych. Suma wkładów utrzymała się na poprzednim poziomie. Kapitały pozabankowe w Gdyni nie odgrywają większej roli, zachodzą jedynie sporadyczne wypadki kredytu pozabankowego na cele budowlane przy zastosowaniu oprocentowania 6—9% w stosunku rocznym.

W przemyśle i handlu sytuacja kształtowała się w sposób następujący:

Główne zakłady przemysłowe w porcie, a więc Łuszczarnia Ryżu i Olejarnia Union pracowały bardzo intensywnie. Łuszczarnia Ryżu pracowała na trzy zmiany, zatrudniając około 190 robotników i przerabiając około 5000 ton surowca. Produktów gotowych sprzedano około 4000 ton, z czego około 3000 ton w kraju i około 1000 ton na eksport.

Miesiąc lipiec odznaczył się wzmożonym dowozem surowca, którego przywieziono drogą morską 14.303 ton, o 6.370 ton więcej, niż w czerwcu br.

Olejarnia Union również była zatrudniona w pełni i przerobiła około 2.300 ton surowca. Wyprodukowany olej Olejarnia sprzedaje w kraju, na eksport idą jedynie makuchy.

Cegielnie i tartaki, pracujące na terenie Gdyni były w pełnym ruchu, a niektóre z nich zatrudniały robotników na trzy zmiany.

Ruch budowlany utrzymywał się na poziomie czerwca, w którym to miesiącu ukończono 24 domów mieszkalnych o kubaturze 8,850 mtr. sześc., rozpoczęto budowę 32 dalszych domów: o ogólnej kubaturze 27,655 mtr. sześc. Z rozpoczętych w poprzednich miesiącach znajdowało się w budowie 17 domów, w tem 5 na ukończeniu.

W handlu natomiast ożywienie doznało pewnego zmniejszenia przy ogólnej tendencji, zresztą nieznacznej, zniżki cen. W handlu kolonjalnym w szczególności ruch był słabszy, transakcje hurtowe i na obu aukcjach owocowych dokonywano jedynie na cytryny, przy cenach zniżkujących. Również zniżki doznały w handlu ceny na owoce importowane, bowiem hurtownicy w przewidywaniu ukazania się owoców na rynku krajowym, starali wyzbyć się starych zapasów.

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU 1934.

Miesiąc lipiec odznaczał się dalszem wzmożonem tempem robót przy rozbudowie portu gdyńskiego we wszystkich działach. W zakresie robót budowlanych morskich wykończone zostało w wolnej strefie nabrzeże Czechosłowackie oraz część wybrzeża Rumuńskiego, razem 646 metr. bieżących. W basenie dla firmy drzewnej Paged dokończono budowę dwóch pomostów drewnianych dla przeładunku drzewa długości 300 metrów; pozatem dla basenu tejże firmy wykonano i ustawiono 73 mtr. bieżących skrzyń żelbetonowych.

W basenie Prezydenta i na falochronie wschodnim wykonano szereg prac przy budowie podwodnej konstrukcji nabrzeża, falochronu basenu żaglowego oraz ustawianiu skrzyń żelbetonowych na molo południowem, łącznej długości 994 metrów bieżących.

Roboty czerpalne wykonywano w basenie Prezydenta pod nabrzeżem mola południowego, III. basenie wewnętrznym oraz w kanale portowym. Wyczerpano ogółem 30.017.92 m³ gruntu. Pozatem wykonano ręcznie na placu „Pagedu“ 56.244.86 m³ robót ziemnych w torfie.

W zakresie robót drogowych wykonano 12.500 m³ robót ziemnych, zabrukowano 3333 m² jezdni i ułożono 503 mb. chodnika.

Przy rozbudowie stacji bunkrowej f-y „Polmin“ na nab. Angielskiem wykonano wykopy pod fundamenty zbiorników, wykonano mury przybudówki do biura i magazynu parafiny.

Przy budowie magazynu nr. 8 Urzędu Morskiego nawożono ziemię pod podłogę w magazynie, ustawiono deskowania ram bocznych ze strony lądu i morza, oraz rozpoczęto ustawianie deskowań dla łuku środkowego. Ogółem ustawiono około ²/₅ całości deskowania konstrukcji wierzchniej. Pozatem zabetonowano konstrukcję wierzchnią ze strony lądu na długości 80 mb. oraz strop nad piwnicami. Pozatem przystąpiono do nadbudowy magazynu Nr. 5 Urzędu Morskiego.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano 7242 godz. z zużyciem prądu KW/h 42365 i przeładowano 138.137 ton towarów masowych i drobnicy.

Procentowo wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportali wyraża się liczbą 92,9%; w tymże miesiącu sprawozdaw-

czym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 87,5%, czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 5,4%.

Z wykonywanych obecnie nowych dźwigów dla portu przez Hutę Zgoda wykończono dwa dźwigi i zgłoszono ich do prób na 28. 7. br. postawiono wózki na 3. i 4. portalach. Montaż dalszych 2-ch kabin i wysięgnic.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LIPIEC 1934 R.

Węgiel.

Lipiec b. r. należy określić jako miesiąc dużego ożywienia w frachtowaniu ładunków węgla, specjalnie z przeznaczeniem do Holandji i Irlandji. Stawki frachtowe, płacone za przewóz węgla do tych krajów, naskutek dostatecznej podaży tonażu nie uległy zwyżce w przeciwieństwie do frachtów, płaconych za przewóz do portów Morza Śródziemnego.

Dla zilustrowania sytuacji na tutejszym rynku frachtowym w ubiegłym miesiącu przytaczamy tyt. przykład następujące notowania:

Francja:

1350 ton Dieppe	frs.	28,—	za tonę
3200 ton Dieppe		23,—	za tonę
2300 ton St. Nazaire i Nantes		33,50	za tonę
3200 ton Rouen		24,—	za tonę
3300 ton Rouen		24,—	za tonę
3300 ton Rouen		23,50	za tonę
1750 ton La Rochelle		31,50	za tonę
2600 ton Nantes		30,—	za tonę
1300 ton Le Tréport		28,50	za tonę
1900 ton Bordeaux		32,—	za tonę

Belgja:

2600 ton Ostenda 2000 t wyładunku dziennego	sh.	4/3	za tonę
2500 ton Zeebrügge 750 t przeładunku dziennego	sh.	4/6	za tonę
3200 ton Antwerpja 2000 t wyładunku dziennego	sh.	3/9	za tonę

Irlandja:

1250 ton Cork	sh.	8/—	za tonę
1850 ton Dundulk		7/—	za tonę
1100 Dundulk		8/6	za tonę
1600 ton Drogheda		7/—	za tonę
1100 ton Waterford		8/3	za tonę
950 ton Slige		8/9	za tonę
2800 ton Dublin		5/4½	za tonę
3400 ton Dublin		5/—	za tonę
3700 ton Dublin		5/—	za tonę

Holandja:

3300 ton Rotterdam	5/—	za tonę

Norwegja:

4000 ton Tremsö	6/—	za tonę
3000 ton Oslo	5/3	za tonę

Danja:

2000 ton Aalborg	4/6	za tonę

Finlandja:

3000 ton Helsingfors	3/9	za tonę
4000 ton Wiborg	3/9	za tonę
2000 ton Wasa	4/6	za tonę

Morze Śródziemne:

9000 ton G. S. S. L.	8/2	za tonę
7200 ton G. S. S. L.	8/3	za tonę
9800 ton G. S. S. L.	8/4½	za tonę
5300 ton G. S. S. L.	9/3	za tonę
8000 ton Wenecja	9/1	za tonę
5500 ton Wenecja	11/—	za tonę
6300 ton Triest	11/—	za tonę
7500 ton Vragniza	9/—	za tonę

Drzewo.

Niedostateczna ilość ładunków drewna w stosunku do zaoferowanego tonażu była powodem małego ożywienia na tutejszym rynku frachtowym w lipcu br. Jako dalszy skutek braku ładunków zaznaczyła się tendencja zlekka zniżkowa dla stawek frachtowych. Należy się jednak liczyć, tak jak corocznie, ze zwyżką frachtów w miesiącach jesiennych.

Anglja: Rynek angielski jest nadal jednym z najlepszych odbiorców polskich drewna i tak jak w miesiącach ubiegłych, zafrachtowano cały szereg statków trampowych. Za ładunki tarcicy z Gdańska do Londynu płacono sh. 30/— do 31/6 za std. na warunkach Baltwood net, za obrzynaną dębinę sh. 45/—, wzgl. 53/— za dębinę nieobrzynaną.

Frachtowanie ładunków, przeznaczonych do Hull, było połączone ze znacznemi trudnościami naskutek przepełnienia Victoria Dock. Statki musiały niejednokrotne czekać po kilkanaście dni na wolne miejsce wyładunku w tym doku. Można wymienić następujące kontrakty, zawarte z Gdańska do portów angielskich w okresie sprawozdawczym:

3 niem. statki 900 std. dla mieszanych ładunków drewna Gdańsk/Londyn S. C. D.

1 niem. statek 600 std. dla mieszanych ładunków drewna Gdańsk/Londyn.

1 niem. statek 600 std. ładunku D. B. B. Gdańsk/Grimsby

1 niem. statek 300 std. pod ładunek mieszany drewna Gdańsk/West Hartlepool

1 norw. statek 400 std. pod ładunek D. B. B. Gdańsk/Kings-Lynn

1 niem. statek 450 std. pod ładunek D. B. B. Gdańsk/Hull V. D.

Oprócz wyżej wymienionych statków zafrachtowano większą ilość skandynawskiego i niemieckiego tonażu (na warunkach lumpsum) dla mieszanych ładunków drewna. Za partje, przeznaczone do Kings-Lynn. płacono sh 39/— za std. na warunkach Baltwood net, do West Hartlepool sh. 33/6 za std. na

warunkach Baltwood net, oraz do Grimbsy sh. 34/— za std. na warunkach Baltwood gross.

W ciągu lipca wysłano z Gdyni do portów angielskich ponad 8000 std. tarcicy. Tytułem przykładu można wymienić następujące kontrakty:

1 holend. statek o pojemności 2500 std. do London S. C. D.
1 duński statek o pojemności 650 std. do London S. C. D.
1 niem. statek o pojemności 250 std. do Southampton Dock
1 gdański statek o pojemności 450 std. do Cardiff
1 gdański statek o pojemności 1400 std. do Hull V. D.
1 gdański statek o pojemności 800 std. do Hull
1 duński statek o pojemności 1000 std. do Hull
1 duński statek o pojemności 1000 std. do Sharpness

Należy zaznaczyć, że partje ładowane w Gdyni można było zafrachtować po stawkach nieco niższych, gdyż materjał był dostarczony statkom z reguły na jednem miejscu, przez co odpadały koszta holowania. Statki 4 lukowe ładują w Gdyni na dzień przeciętnie 150 std. tarcicy o normalnej kompozycji.

Holandja: Eksport zboża do Holandji ustał w lipcu prawie całkowicie. Zafrachtowano jedynie kilka małych holenderskich statków motorowo — żaglowych pod ładunkiem materjałów tartych do Rotterdamu i Dortrecht po hfl. 13,— za std.

Belgja: Ubiegły miesiąc upłynął pod znakiem zupełnego zastoju w frachtowaniu towarów, przeznaczonych do Belgji, przedewszystkiem naskutek całkowitego ustania eksportu zboża, oraz bardzo małego zaoferowania ładunków drewna.

Należy się spodziewać, że w sierpniu zostaną dokonane transakcje zbożem z nowych zbiorów, co niewątpliwie wpłynie na ożywienie w frachtowaniu.

Wypada wspomnieć o zafrachtowaniu do Gandawy trzech niewielkich statków dla mieszanego ładunku dębiny, tarcicy oraz dębowych podkładów kolejowych.

Danja: W połowie ub. m. znajdowało się na tutejszym rynku frachtowym wiele drobnych partyj zboża, które w myśl kontraktów sprzedaży wymagały natychmiastowego załadunku. Dla ładunków tych zafrachtowano cały szereg statków żaglowo-motorowych po stosunkowo wysokich stawkach frachtowych, gdyż właściciele statków, znajdujących się w dogodnej pozycji, wykorzystując natychmiastowe zapotrzebowanie na tonaż, odpowiednio podwyższali żądania frachtowe. Za partje, przeznaczone do dobrego duńskiego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, płacono RM 4,50 do RM 5,— za 1000 kg zboża ciężkiego.

Stosunkowo niekorzystne sprawozdania o przebiegu żniw, oraz znaczne szkody w zasiewach, poczynione przez powódź, spowodowały, że polscy eksporterzy powstrzymywali się w zawieraniu kontraktów sprzedaży, co też dało się odczuć na rynku frachtowym pod koniec miesiąca w formie niedostatecznego zaoferowania ładunków. Stawki frachtowe w tym okresie powróciły do normalnego poziomu.

Różne:

Warto wspomnieć o zafrachtowaniu dwu partyj cukru z Gdyni do Parnawy i Narwy (Estonja) po RM 4,50 oraz kilku partyj makuchów z Gdyni do portów duńskich po mniejwięcej tych samych stawkach.

WYCIECZKA KUPCÓW POMORSKICH DO NIEMIEC.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu — naczelna organizacja kupiectwa pomorskiego — zamierza zorganizować we wrześniu r. b. dla swych członków wycieczkę do ważniejszych ośrodków przemysłowo-handlowych w Niemczech, jak: Berlin, Kolonja, Monachjum, Lipsk i Wrocław, celem zorjentowania się w tamtejszych stosunkach handlowych i zbadania możliwości eksportowo-importowych. — W wycieczce weźmie udział 25 — 40 osób.



SUBWENCJE ITALSKIE ZMNIEJSZYŁY SIĘ LECZ POPIERAJĄ WIĘKSZY RUCH.

W r. 1933 wypłacono w Italji 263 mil. lirów subwencji za ruch 224 statków morskich. W roku poprzednim wypłacono 317 mil. lirów za ruch 162 statków morskich. Różnica na korzyść ostatniego roku uwydatnia się jeszcze bardziej jeśli się uwzględni że statki subwencjonowane przebiegły w r. 1933 — 7.142.000 mil morskich, podczas gdy w r. 1932 — zaledwie 4.399.000 mil morskich. Przeciętny wiek subwencjonowanego statku w roku ostatnim

wynosił 15 lat, w r. 1932 — 22 lata i 3 miesiące. Widać z tego tendencję do popierania dalekich i ruchliwych linij i nowego tonażu.

NAJWIĘKSZĄ SZYBKOŚĆ PRZEŁADUNKU DROBNICY OSIĄGA SIĘ PRZY MANIPULACJACH PRZEZ OBIE BURTY.

W takich wypadkach, gdy ładunek statku większego składa się z drobnicy a więc nie może być wyładowywany potężnemi pomocniczemi środkami mechanicznemi, najwyższe rekordy ustanawiane są wtedy, gdy statek ma możność ładowania i wyładowywania przez obie burty.

Słuszność tego prawidła potwierdził ostatnio ustanowiony w Antwerpji rekord przeładunku drobnicy na statku „Black Tern." Parowiec ten wyładował 5200 t. różnych towarów, poczem załadował 2500 t. różnych towarów, zużywając na wszystko (7700 ton) zaledwie 69 godzin. Przeładunek odbywał się w dużej części na statki rzeczne i ze statków rzecznych. Okoliczność ta wskazuje nato, że statek musiał w znacznej mierze posługiwać się również własnemi środkami przeładunkowemi.

KOLEJE BELGIJSKIE POPIERAJĄ EKSPORT MORSKI.

Koleje belgijskie opracowały umowę z towarzystwami żeglugi, na mocy której dostawa na nabrzeże i do magazynów towarzystw żeglugowych wszelkich niepełnowagonowych ładunków, jak pośpiesznych tak i zwykłych (małej szybkości) zwalnia się od wszelkich dopłat.

Zarządzenie to ma na celu obniżenie kosztów ciążących na eksporcie. Umowę tą już podpisały główne towarzystwa żeglugowe.

„NORMANDIE" URUCHOMIONA BEDZIE LATEM 1935 ROKU. — POLSKIE TRANSATLANTYKI RÓWNOCZEŚNIE STANĄ NA SWEJ LINJI.

Olbrzym transatlantycki „Normandie" buduje się stosunkowo powoli. Pierwsze próby odbędą się w końcu marca 1935, z tem że statek stanie na linję jeszcze w sezonie letnim przyszłego roku. Godne jest zanotowania iż pierwszy ze statków polskich (motorowców) P. T. T. O. budujących się w Monfalcone uruchomiony zostanie w czerwcu 1935 roku. Szybka budowa znacznie mniejszych polskich statków pozwala na uruchomienie ich równocześnie z „Normandie" i wcześniej od angielskiego olbrzyma już spuszczonego na wodę.

STATKI Z ŁADUNKIEM WYŁĄCZNIE POKŁADOWYM I NADPOKŁADOWYM.

W ostatnim numerze podaliśmy już wiadomość o budowie w Norwegji serji statków z kotłami montowanemi na wysokości głównego pokładu. Możliwość tego rodzaju konstrukcji wypływa z nadmiaru stateczności, jaką posiada nowoczesny statek handlowy, skonstruowany szeroko i płytko. Że możliwości podnoszenia środka ciężkości statku dotyczy również statków rzecznych — tego dowodzi seryjna budowa w Związku Sowieckim dla rzek zachodnio-syberyjskich barek dla wyłącznego ładowania na pokład, a nawet dla wyłącznego zastosowania ładunku nadpokładowego.

Istotnie, na rzekach z działaniem fali można prawie się nie liczyć, ograniczając się jedynie do zabezpieczenia od wywrotności pod wpływem bocznego parcia wiatru. Otóż przy obliczeniu przechyłku barki rozmiar. 81 m. na 12,8 m. na 3,1 wysokości o nośności użytecznej 1500 ton okazało się, że przy sile wiatru 11 stopni w razie załadowania statku pełnym ładunkiem drzewa do wysokości 5 metrów nad pokładem (1500 ton drzewa układa się na samym pokładzie całkowicie już do wysokości 4,5 metra) przechył boczny barki nie przewyższa 1°35', czyli że barka posiada nadmiar stateczności. Żegluga zachodnio-syberyjska ma zresztą już dwuletnie doświadczenie z 24 barkami, ładowanemi w ten sposób w y ł ą c z n i e na pokład. Już od roku 1932 w tym obwodzie wszystkie nowe statki na przewóz drzewa budują się wyłącznie w przystosowaniu do ładunku li tylko pokładowego. Ostatni typ ma nośność 2.000 t. przy długości 85 m. szerokości 15 m. i wysokości 3 m.

Ostatnio zbudowano model barki tego typu dla towarów sypkich, z załadowaniem ich wyłącznie n a d pokładem. Głównem zadaniem tej konstrukcji jest wykorzystanie własnej wagi ładunku przy wyładowaniu. Ładunek przewozi się na estakadzie nadbudowanej nad pokładem. W dnie stakady na wysokości 2,6 m. nad pokładem znajduje się 10 luk dla wyładunku. Również eksploatacja barek z ładunkiem pokładowym daje olbrzymie oszczędności. Dosyć jest nadmienić, że wyładunek jednej barki zamiast 72 godzin, wymaga zaledwie 4 — 6 godzin pracy.

SZWEDZKI INDEKS FRACHTOWY.

Svenska Handelsbanken w Sztockholmie podaje następujący indeks frachtowy szwedzki za rok od kwietnia 1933 do kwietnia 1934. (Za wskaźnik porównawczy — 100 — przyjęto rok 1913. W nawiasach wskaźnik obliczony w walucie złotej):

Miesiąc i rok	Wskaźnik ogólny	Wskaźnik importowy	Wskaźnik eksport.	Frachty na węgiel	Frachty na uboje	Frachty na drzewo
1933, IV	98(65)	80(53)	116(77)	74(49)	86(57)	106(70)
— V	101(65)	84(54)	119(76)	75(48)	93(60)	112(72)
— VI	101(65)	83(54)	119(77)	75(49)	91(59)	115(75)
— VII	102(65)	87(56)	117(75)	75(48)	99(63)	112(72)
— VIII	95(60)	78(49)	111(70)	75(47)	81(51)	108(68)
— IX	93(55)	76(46)	110(66)	77(46)	75(45)	107(64)
— X	96(57)	80(48)	111(67)	78(47)	82(49)	110(66)
— XI	103(63)	92(56)	115(70)	82(50)	102(62)	116(71)
— XII	105(66)	93(58)	117(73)	81(51)	105(66)	115(72)
1934, I	101(62)	87(53)	116(71)	77(47)	97(59)	111(68)
— II	101(59)	86(50)	115(67)	78(45)	94(55)	110(64)
— III	99(57)	81(47)	118(67)	77(45)	85(49)	112(65)
— IV	102(60)	83(49)	120(70)	76(45)	90(53)	112(66)
— V	101(58)	84(49)	118(68)	75(44)	92(53)	112(64)

WYWAŻANIE TOWARÓW PRZED REWIZJĄ CELNĄ.

Na wniosek naszej Izby Ministerstwo Skarbu upoważniło Urząd Celny do udzielania zezwoleń na wyważanie towarów przed rewizją celną, w wypadkach, gdy strona udowodni, iż warunki polisy asekuracyjnej tego wymagają, w innych zaś wypadkach tylko wówczas, gdy prośbę o wyważanie Urząd Celny uzna za uzasadnioną.

Zezwolenia udzielane będą na każdorazowy pisemny wniosek firmy, uprawnionej do dysponowania towarem.

Wyważanie towarów przed rewizją celną odbywać się będzie na koszt i ryzyko stron, jednak pod kontrolą ze strony Urzędu Celnego.

WYWÓZ WĘGLA KAMIENNEGO W LIPCU 1934 R.

przedstawiał się — według danych tymczasowych — następująco (w tys. ton):

Kraje	Lipiec 1931	Lipiec 1932	Lipiec 1933	1934 Czerwiec	1934 Lipiec	Wzrost (+) lub zniżka (—) w stosunku do czerwca
Rynki środkowo-europejskie	230	160	116	89	103	+ 14
Austrja	139	130	86	59	70	+ 11
Węgry	46	—	—	—	3	+ 3
Czechosłowacja	64	29	30	30	30	—
Niemcy	1	1	—	—	—	—
Rynki skandynawskie	576	435	424	238	266	+ 28
Szwecja	317	225	229	187	167	— 20
Norwegja	64	65	78	15	24	+ 9
Danja	131	111	66	20	64	+ 44
Islandja	3	—	3	1	1	—
Finlandja	61	34	48	15	10	— 5
Rynki bałtyckie	59	12	8	2	9	+ 7
Łotwa	42	7	8	—	7	+ 7
Litwa	6	1	—	—	—	—
Kłajpeda	4	2	—	—	—	—
Estonja	1	2	—	2	2	—
Z. S. R. R.	6	—	—	—	—	—
Rynki zachodnio-europejskie	182	87	130	221	182	— 39
Francja	132	64	71	84	75	— 9
Belgja	24	5	16	54	29	25
Holandja	13	10	9	20	24	+ 4
Irlandja	—	—	29	55	43	— 12
Szwajcarja	11	8	5	8	11	+ 3
Rynki południowo-europejskie	80	70	71	110	128	+ 18
Włochy	74	67	65	109	127	+ 18
Jugosławja	3	1	—	—	1	+ 1
Rumunja	3	2	1	1	—	1
Grecja	—	—	7	—	—	—
Rynki poza-europejskie	14	17	25	19	20	+ 1
Algier	3	10	17	7	18	+ 1
Egipt	—	—	8	—	—	—
Daleki Wschód	—	—	—	1	2	+ 1
Turcja	3	—	—	—	—	—
Argentyna	—	7	—	10	—	— 10
Brazylja	8	—	—	1	—	— 1
Węgiel okrętowy	75	26	31	25	38	+ 13
Razem zagranicę:	1 236	807	805	704	746	+ 42
W. M. Gdańsk	31	30	29	26	32	+ 6
Ogółem:	1 267	837	834	730	778	+ 48
Przeładunek węgla w portach:						
w Gdyni	557	286	221	202	233	+ 31
w Gdańsku	419	404	436	436	422	— 14
Razem:	976	690	657	638	655	+ 17

Eksport węgla kamiennego w lipcu w związku z większą o 1 ilością dni roboczych w porównaniu w czerwcem wzrósł o 48 tys. ton, a w stosunku do lipca r. ub. spadł o 56 tys. ton, t. j. o 6,71%.

Wzrost wywozu dotyczył obu rejonów eksportujących, przyczem z rej. śląskiego wyeksportowano 650 tys. t., t. j. o 30 tys. t. więcej, a z rej. dąbrowskiego 128 tys. t., a zatem o 18 tys. t. więcej w porównaniu z czerwcem. Eksport z rej. krakowskiego nie przewyższał 1 tys. t.

Z ogólnej ilości wywieziono na rynki środkowo-europejskie 103 tys. t., t. j. o 14 tys. t. więcej w porównaniu z czerwcem, przyczem wzrost eksportu dotyczył głównie Austrji, co tłumaczy się zwiększeniem kontyngentu przywozowego tego kraju. Również w miesiącu sprawozdawczym wznowiono wysyłki do Węgier w wyniku zawarcia tranzakcyj kompensacyjnych. Wywóz na rynki skandynawskie wynosił 266 tys. t. — wobec 238 tys. t. w czerwcu, a zatem wzrósł o 28 tys., przyczem wzrósł eksport do Danji i Norwegji, spadł natomiast do Szwecji i Finlandji. Co się tyczy rynków bałtyckich, to w miesiącu sprawozdawczym wysyłki węgla na te rynki wzrosły o 7 tys. t. — w następstwie wznowienia wysyłek do Łotwy. Na rynki zachodnio-europejskie eksport spadł o 39 tys. t., przyczem spadek wysyłek dotyczy wszystkich krajów, prócz Holandji, do której eksport nieznacznie wzrósł. Wywóz na rynki południowo-europejskie wzrósł o 18 tys. ton, mianowicie dzięki zwiększeniu się eksportu do Włoch — w następstwie rozpoczęcia wysyłek na poczet ostatnio zawartej umowy kompensacyjnej. Eksport na rynki pozaeuropejskie w miesiącu sprawozdawczym utrzymał się mn. w. na poziomie poprzedniego miesiąca. Co się tyczy węgla okrętowego, to odbiór jego zwiększył się o 13 tys. t., co tłumaczy się przeprowadzoną ostatnio przez Związek Dostawców Węgla Bunkrowego obniżką cen. Również wzrósł wywóz do Gdańska, a mianowicie o 6 tys. ton.

Udział poszczególnych rynków w ogólnym eksporcie węgla w lipcu w porównaniu z czerwcem przedstawiał się następująco (w%%):

	Czerwiec	Lipiec
Rynki środkowo-europejskie	12,19	13,24
Rynki skandynawskie	32,60	34,19
Rynki bałtyckie	0,27	1,16
Rynki zachodnio-europejskie	30,28	23,39
Rynki południowo-europejskie	15,07	16,45
Rynki pozaeuropejskie	2,60	2,57
Węgiel okrętowy	3,43	4,89
W. M. Gdańsk	3,56	4,11

Przeciętna dzienna wysyłka węgla kamiennego zagranicę wynosiła w lipcu przy 26 dniach roboczych ok. 30 tys. t., a zatem wzrosła w porównaniu z czerwcem o 1 tys. t. Wysyłka ta wynosiła z rej. śląskiego ok. 25 tys. t., a z rej. dąbrowskiego ok. 5 tys. t.

Przeładunek węgla kamiennego w portach Gdynia/Gdańsk w miesiącu lipcu wzrósł o 17 tys. t., przyczem przeładunek w Gdyni spadł o 14 tys. t., a w Gdańsku wzrósł o 31 tys. ton w porównaniu z czerwcem.

PROTEST OBWODU NANTE ST-NAZAIRE PRZECIWKO OGRANICZENIU IMPORTU WĘGLA

Syndykat importerów węgla Loire Infereuere zgłosił się od szeregu władz z nowemi protestami przeciwko ograniczeniu o 10 proc. w miesiącach letnich kontyngentów importowych dla węgla. Przemysłowcy zrzeszeni w syndykacie wskazują na to, że zmuszeni są pozamykać swe warsztaty pracy, powiększając kadry bezrobotnych. Uważają oni że mimo, iż francuskie kopalnie wymagają poparcia, to jednakże obecna forma kontyngentowania importu winna być przeprowadzana z uwzględnieniem położenia geograficznego tych obwodów, które normalnie konsumują węgiel importowany.

PODWYŻKA STAWEK CELNYCH W PORTUGALJI.

W dniu 29 czerwca br. został wydany dekret Nr. 24.115, opublikowany w portugalskim dzienniku ustaw „Diaro do Governo" (dodatek Nr. 151 z dnia 2 lipca br.), mocą którego podniesione zostają o 8%, (28% zamiast dotychczasowych 20%) stawki celne na towary zagraniczne, przywożone na statkach tych krajów, którym nie zostały przyznane korzyści umowy portugalsko - angielskiej z dnia 14 października 1933 r., o zniesieniu dyferencyj pomiędzy banderą angielską a portugalską, opublikowanej dnia 29 czerwca br. Równocześnie taryfa eksportowa dla towarów wywożonych na tych statkach podniesiona została dodatkowo o 13,5%.

Podwyżka stawek celnych na towary przewożone na statkach zagranicznych, nie mających praw bandery portugalskiej, uważana będzie za tymczasową, o ile odnośnym krajom przyznane zostaną te same prawa do dnia 1 sierpnia br.

Dotychczas posiadają zrównanie bandery własnej z banderą portugalską, prócz Anglji jedynie Brazylja, Francja i Holandja, które zawarły nowe traktaty handlowe i nawigacyjne z Portugalją.

W praktyce dekret ten został początkowo (po raz pierwszy dnia 5. bm.) zastosowany w ten sposób, że nadwyżkę celną 8% opłacali importerzy w formie kaucji, która zostanie im zwrócona, o ile do 1 sierpnia zostaną znegocjowane z rządem portugalskim odpowiednie umowy, następnie żądano złożenia gwarancji na zapłatę tej podwyżki, obecnie władze celne ograniczają się do uprzedzanie importerów, że podwyżka ta zostanie ściągnięta, o ile do dnia 1 sierpnia br. kraje, z których przychodzą odnośne statki, nie zawrą z Portugalją odpowiednich umów.

W ten sam sposób postępują władze celne w stosunku do eksporterów przy stosowaniu postanowienia dekretu podnoszącego taryfę wywozową. P. I. E.

NOWE PRZEPISY O FAKTURACH KONSULARNYCH.

W dn. 26 czerwca r. b. ogłoszony został dekret rządu argentyńskiego z dn. 1. VI. 34 w sprawie faktur konsularnych i opłat pobieranych za ich legalizowanie. W myśl postanowień tego dekretu zawizowana faktura konsularna ma zastąpić świadectwo pochodzenia towaru wysyłanego do Argentyny, przez co unika się niepotrzebnego nagromadzania dokumentów przy eksporcie i upraszcza wiele formalności.

Według artykułu 1-go — za wizowanie „Faktury Konsularnej" będą pobierane opłaty konsularne w wysokościach następujących:

Faktura Konsularna:

a) Opiewająca na tow. wartości do pes. zł. 1000 — pes. zł. 1,—
b) Opiewająca na tow. wartości od pes. zł. 1001 do 5000 pes. zł 2.—
c) Opiewająca na tow. wartości od pes. zł. 5001 do 10 000 pes. zł. 3.—
d) Opiewająca na tow. wartości od pes. zł. 10 0001 wzwyż pes. zł. 4,—.

Wolnem od opłaty będzie wizowanie kopij faktur konsularnych, jakoteż egzemplarzy faktur handlowych, które mają być załączone do oryginału.

Zostaje nadal w mocy rozporządzenia zawarte w artykule 1-ym (Rozdz. 56) Dekretu Rady Ministrów z 22 sierpnia 1931 roku (przedłużone Ustawą Nr. 11.588) — odnośnie do wizowania egzemplarzy dodatkowych faktur handlowych, zgodnie z postanowieniem zawartem w artykule 37-ym o Fakturach Handlowych, które nie tworzą części składowej faktury konsularnej.

Według artykułu 2-go — świadectwo pochodzenia, wprowadzone Dekretem Rady Ministrów z 31 grudnia 1901 roku zostaje zastąpione fakturą konsularną, które będzie równocześnie świadectwem pochodzenia i będzie wydawaną zgodnie z wymienionym regulaminem.

Artykuł 3-ci przewiduje, że przepisy zawarte w artykule 2-gim Regulaminu o Fakturach Konsularnych stosowane będą od 1-go września 1934 roku, dla towarów przybyłych do kraju po tej dacie. *P. I. E.*

KONTYNGENTY IMPORTOWE NA DRZEWO W ALGIERZE.

Zarządzenie Generalnego Gubernatora Algieru wydane w drugiej połowie czerwca r. b., przyniosło zasadnicze zmiany w dotychczasowym systemie rozdziału kontyngentów na drzewo, mianowicie:

1-o) repartycja kwartalna zostaje zniesiona i kontyngenty będą rozdzielone raz na całą pozostałą połowę roku bieżącego: zezwolenia przywozu, udzielone w ten sposób są ważne przez jeden rok. Zmiana to pozwoli importerom ułożyć plan zakupów na okres o wiele dłuższy, niż poprzednio.

2-o) importer ma prawo prosić o zezwolenie na przywóz drzewa z krajów według swego wyboru i to nawet z tych, które dotychczas nie posiadały własnego kontyngentu; dotyczy to również drzewa z Polski, którą wymieniono w komunikacie.

Ponadto zezwolenia no wwóz będą przyznawane obecnie na podstawie globalnych przeciętnych rocznych ilości drzewa zagranicznego, sprowadzanych przez wnoszącego prośbę. Posiada to pierwszorzędne znaczenie dla drzewa polskiego i należy spodziewać się, że zezwolenia przywozu udzielone na nie, przekroczą średnią roczną, wg. krajów pochodzenia, która dotychczas służyła za podstawę rozdziału licencyj. Na okres bieżący importerzy musieli wnosić podania do 23. VI. 34.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO — RUMUŃSKI.

Podpisany w dn. 14 lipca 1934 r. układ handlowy polsko-rumuński ustala na okres ol 1 lipca do 31 grudnia 1934 r. listę towarów, które mogą być importowane do każdego z krajów w granicach wyznaczonych kontyngentów. Lista towarów dopuszczonych do importu z Polski obejmuje:

Poz. 84 skóry bydlęce surowe, 140—146 — przędza wełniana, 310 — nasiona buraków, 486 — worki jutowe, 496—498 — przędzę ze sztucznego jedwabiu, 508—514 — przędzę bawełnianą, 218—227 — tkaniny bawełniane, 535—536 — siatki bawełniane, 580 — ceraty, 596 — kołdry bawełniane, 831 — obuwie gumowe, 835 — wyroby gumowe, 893 — papier szklisty, 935—938 — art. gospodarskie i sanitarne z fajansu, 1006 — węgiel i koks, 1016—1017 — oleje mineralne, 1038—1040 — blachę żelazną walcowaną na zimno, 1080—1081 — rury z żelaza walcowanego i łączniki, 1232 — maszyny dla przemysłu włókienniczego, 1254 — maszyny, 1340 — cynk nieobrobiony. 1342 — blachę cynkową, 1752 j. bis — środki lecznicze, 1768 — biel cynkową, 1775 — barwniki anilinowe.

INFORMACJE O EKSPORCIE DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Ze względu na wagę, jaką sfery gospodarcze przywiązują do rozwoju stosunków handlowych ze Stanami Zjednoczonemi A. P. w szczególności w zakresie eksportu, uważamy za wskazane podać do wiadomości sfer zainteresowanych. Ze wszelkich wyczerpujących danych z tej dziedziny zasięgnąć można również w Polsko-Amerykańskiej Izbie Handlowej — Warszawa, Nowy Świat 72.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1934 R.

ABISYNJA. Weszła w życie nowa taryfa celna, która przewiduje m. in. zwolnienie od cła towarów takich, jak papierosy, zabawki, galanterja skórzana, tkaniny nieprzemakalne, wyroby bawełniane, kremy kosmetyczne i in. Natomiast towary dotychczas wolne od cła, a mianowicie pasty do obuwia, guziki, przędza wełniana, knoty do lamp, aksamit, włókna roślinne, skóra sztuczna i inne zostały obłożone cłem. Nowa taryfa zawiera oko. 2000 pozycyj (dotychczas 200).

AFGANISTAN. Przy cleniu wielu towarów zagranicznych za podstawę wymiaru cła nie są brane wartości podane na fakturach, lecz stałe wartości szacunkowe według list ustalonych przez władze celne. W zakresie towarów clonych według faktury dolicza się 10% ceny tytułem kosztów transportu.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Podwyżki stawek celnych, które miały wejść w życie z dniem 1. VII. 1934 r. zostały odroczone do 1. I. 35 r. w zakresie następujących artykułów: aceton, płyty i blachy żelazne, stalowe i inne, zwykłe i cynowane, elektryczne maszyny do mycia naczyń domowych, śruby i kwas cytrynowy.

AUSTRJA. Opracowywana jest nowa nowela celna, która przewiduje m. in. podwyżki stawek na soczewicę, margarynę, olej kokosowy i niektóre inne tłuszcze jadalne, piasty do rowerów i pewne rzadkie glinki. System pozwoleń przywozowych ma być zniesiony na przędzę ze sztucznego jedwabiu, podwójną przędzę bawełnianą, niektóre przędze lniane i do wyrobu dywanów. Zniżone mają być cła na parafinę, oprawki ołówkowe. Zakazy przywozowe są przewidziane na węglan amonowy, kamienie szlifierskie, produkty przemiałowe z owsa, zabawki gumowe, żarówki, przytrzymacze do piór, bieliznę celuloidową, skóry owcze, jagnięce, koźle, z wyjątkiem skór rękawiczniczych i lakierowanych.

BELGJA. Wprowadzony został kontyngent na klej kostny i skórny.
Projektowana jest podwyżka cła na papier, z zapewnieniem ulg dla obrotu uszlachetniającego.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 5. bm. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz mąki karmnej z poz. ex 33 czsł. taryfy celnej.
Rozporządzeniem z dnia 13. VII. 1934 r. wprowadzona została obniżka cła na torf sprowadzany do fabryk produkujących środki pastewne (1 Kc. zamiast 18) oraz zniżka cła na krochmal i mąkę kartoflaną (20,80 Kc).

ESTONJA. Na podstawie układu handlowego angielsko-estońskiego zniżone zostały stawki celne taryfy estońskiej na szereg towarów, m. in.: sól otrzymana

przez wyparowanie solanki — bez cła (poprz. 0,00665 kor.), sól stołowa 0,03 (0,04), węgiel kamienny — 0,0025 (0,01 lub 0,0025), koks — bez cła (0,02—0,005), podeszwy gumowe i obcasy — 0,80 (1,10), lakiery — 1,50 (2), pasty do obuwia — 1,25 (2,50), blacha cynkowa grub. do 1 mm — 0,03 (0,08), ponad 1 mm — 0,02 (0,03), blacha cynkowa lakierowana — 0,04 (0,08), przędza bawełniana poniżej Nr. 60 — 1,50 (3). Nr. 60—80 — 2 kor. (4), powyżej Nr. 80 — 2.50 (5), nici wszelkie poniżej Nr. 60 — 1,90 (2), Nr. 60—80 — 3,25 (3,50), powyżej Nr. 80 — 4,75 (5), tkaniny bawełniane bielone, merceryzowane, itp. poniżej 10 m² w 1 kg — 3,30 (3,90), 10—15 m² — 5 (5,90), powyżej 15 m² — 12 (13,15), tkaniny bawełniane farbowane, tkane barwnie do 10 m² w 1 kg: a) drukowane powyżej 88 cm szerokości — 3,50 (5,90), b) inne drukowane — 4,50 (5,90), c) wszelkie inne 5,90 (5,90): 10—15 m² w 1 kg: a) drukowane — powyżej 88 cm. szer. — 5 (9,85), b) inne drukowane 6,50 (9,85), wszelkie inne — 9,85 (9,85), powyżej 15 m² w 1 kg: a) drukowane powyżej 80 cm szerok. — 10 (19,70), b) wszelkie inne — 19,70 (19,70), cerata — 1 (1,60), linoleum — 0,50 (0,85), tkaniny ze sztucznego jedwabiu — 30 (33), tkaniny półjedwabne — stawka dla bawełny plus 30% dodatku — (18,25).

FINLANDJA. Dnia 5 VII. r. b. Prezydent Republiki Finlandzkiej podpisał rozporządzenie, obowiązujące od chwili ogłoszenia, zabraniające importu następujących towarów:

poz.
34. kukurydza niemielona
38. peluszka, wyka, bobik
49. pasze, które stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25. I. 34 oclone są jako otręby
69. siano, słoma, trawa osobno niewymieniona
70. makuchy z mąki kukurydzianej, żołędzie mielone i niemielone i orzechy ziemne
71. pasza osobno niewymieniona, jak gluta, mąki z makuch, przetwory z odpadków pochodzenia zwierzęcego, wysłoki melasowane, wapień do pasz

Ministerstwo Skarbu może w pewnych wypadkach udzielić pozwolenia na import.

FRANCJA. Zmienione zostało z dn. 19. VII. cło na kamforę (poz. 118), które wynosi obecnie w tar. minimum 350 fr. od 100 kg. brutto, z jednoczesnem zniesieniem kontyngentowania.

Kontyngenty przywozowe dla węgla zostały obniżone na sierpień i wrzesień r. b. o 10%.

Dekret z dn. 19. VII. b. r., ogłoszony w „Journal Officiel" z dn. 21. VII. 34. podwyższa stawki celne na bydło, nierogaciznę i mięso, przyczem woły, krowy, byki i młode woły i byczki opłacają od 100 kg. żywej wagi — tar. gen. 300, min 150 fr. (dotychczas minim. — 100), cielęta i owce 380 i 190 (dot. min. 125), jagnięta wagi do 100 kg. od sztuki — 28 i 14 (dot. min. 9), świnie od 100 kg. żywej wagi — 450 i 225 (150) prosięta wagi poniżej 15 kg. od sztuki — 65 i 32,50 (22.50), mięso świeże i chłodzone: baranie od 100 kg. — 520 i 260 (175), wieprzowe — 750 i 375 (250), wołowe i inne — 520 i 260 (175). mięso mrożone: baranie 270 i 135 (90), wieprzowe — 400 i 200 (130), wołowe i inne 270 i 135 (90). Wątroby, ozory, serca, nogi, głowy, żołądki opłacają stawki przewidziane dla mięsa ze zniżką 50%.

Jednocześnie od wyliczonych wyżej zwierząt została zniesiona taksa licencyjna, dla mięsa zaś świeżego i chłodzonego baraniego, wołowego zniżona do 15 fr. od 100 kg., dla mięsa wieprzowego — zniesiona, dla mięsa mrożonego — zmniejszona, baraniego i wieprzowego do 55 fr., wieprzowego do 30 fr.

Stawki celne na oleje mineralne zostały zarządzeniem z dn. 19 lipca b. r. ustalane w następującej wysokości: poz. 197 bis — olej ziemny, łupkowy, i inne oleje mineralne: a) benzyna od 1 hl. 141 fr. w tar. gener. i 47 fr. w tar minim., b) „White spirit" — 141 i 47, c) inne — 162 i 54, poz. 198 — oleje ciężkie i odpadki ropy — 268,50 i 89,50 — od 100 kg. netto, poz. 198 ter. — gazolina — 91,50 i 30,50 od 100 kg. netto. Przy wyjściu z zakładów pozostających pod nadzorem celnym pobierane są od tych produktów cła niższe — benzyna 109,05 i 36,35, „White sprit" — 109,05 i 36,35, inne oleje mineralne — 130,05 i 43,35, oleje ciężkie — 153,90 i 51.30, gazolina — 91,50 i 30,50. Opłaty komsumcyjne ustalone zostały dla benzyny w wysokości 20 fr. od 1 hl., „White spirit" — 20 fr., innych — 8 fr., olejów ciężkich i gazoliny — 3,50 fr. od 100 kg.

HISZPANJA. Skontyngentowany został przywóz serów począwszy od 15. VII. 34. wysokość kontyngentu wynosi 100% przeciętnego przywozu w latach 1931/33. Na drugie półrocze b. r. przypada więc 668.086 kg.

IRLANDJA. Od dnia 1. IV. 34 cło na masło zostało podwyższone do wysokości 8 pensów od 1 lb.

ŁOTWA. Zmienione zostały opłaty akcyzowe od produktów naftowych, przyczem od benzyny nafty lekkiej wynoszą 6 santimów, zwykłej nafty i gazoliny — 3 santimy, parafiny i olejów smarowych — 15 santimów.

MEKSYK. Według dekretu z dnia 13. VI. 34 zmienione zostały cła przywozowe na bawełnę surową (40 i 10 pesów od 1 kg. brutto).

NORWEGJA. Wprowadzone zostały zakazy przywozu na smalec i tłuszcze. Pozwolenia przydziela Dep. Rolnictwa.

Z dniem 14 lipca zwiększone zostało cło na wyprawione futra pod poz. „Futra" etc. C. 3 b. c. itd.. mianowicie do 4.—, 7.— i 15.— kor. za 1 kg.

SZWAJCARJA. Wprowadzony został obowiązek mieszania tłuszczów zwierzęcych i roślinnych z masłem w przewidzianej w ustawie wysokości.

Rząd Federalny rozporządzeniem z dnia 13 lipca b. r., ustanowił, iż przywóz następujących produktów a mianowicie: kartofli sadzeniaków, oliwy jadalnej, oleomargaryny, łoju jadalnego, margaryny, innych tłuszczów jadalnych oraz tłuszczu kokosowego. od dnia 1 sierpnia b. r., uskuteczniany będzie wyłącznie za pośrednictwem Szwajcarskiej Centrali Zbóż i Pasz (Société Cooperative Suisse des céréales et matières fourragères).

Związkowy Departament Gospodarczy, określi narazie w stosunku do których krajów przywóz wyżej wymienionych produktów zostanie skontyngentowany oraz wyznaczy odpowiednie kontyngenty. Techniczne wykonanie rozporządzenia przekazane zostanie Centrali Przywozu przy Departamencie Gospodarczym. (Section des importatione du Département de l'Economie Publipue). Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1. sierpnia 1934 r.

SZWECJA. Rozporządzeniem Królewskiem z dnia 22 czerwca r. b. zostały ustalone nowe stawki celne na następujące towary: poz 782 rury: walcowane lub ciągnione na gorąco: nieobrobione. włącznie nitowane i falcowane, oraz kolumny rurowe do latarni lub przewodników — 4 kor. od 100 kg.: akumulatory: alkaliczne oraz ich części: poz. 1009:1 — elementy całkowicie lub częściowo zmontowane oraz bakterje i elektrody do nich przynależne — 60 kor.. poz. 1010:1 inne — 40 kor., innego gatunku: poz. 1009:2 całkowicie lub częściowo zmontowane elementy i baterje; jako też lutowane lub inaczej złączone elektrody i płyty akumulatorowe. ważące na szt. nie więcej niż 0,5 kg. — 32 kor. Do powyższych zalicza się również płyty akumulatorowe o większej wadze, o ile mają one być podzielone na płyty nie ważące powyżej 0,5 kg.: poz. 1010:2 niezmontowane elementy i ich części, które nie są objęte p. 1009:2 a wyrabiane z innego materjału niż guma; jakoteż podstawy drzewne, chodniki, materjały izolacyjne i podobne przybory — 6 kor.; elementy galwaniczne: poz. 1011:1 ważące każdy nie więcej nad 200 gr. — 20 kor.. poz. 1011:2 inne — 10 kor.; poz. 505 siarczan amonu

— 3 kor.: kapelusze, z innego materjału niż skórzane lub trykotażowe, prócz kapeluszy męskich: gotowe i nawpół gotowe: poz. 1194—1196 nieozdabiane, za wyjątkiem t. zw. odcinków słomianych i „capelines“ 1 szt. — 0,50 kor.: poz. 1198:2 i 1199—12a garnirowane, zawierające jedwab 1 szt. — 0.75 kor.; poz. 1201—1203 — inne fajansy i porcelana: z prawdziwej porcelany białej lub w jednym kolorze: poz. 1282 do użytku domowego — 15 kor.; o wielu kolorach, pozłacane, posrebrzane lub w inny sposób dekorowane: poz. 1284 do użytku domowego — 15 kor. od 100 kg.

Ustawa ta weszła w życie z dniem 1-go lipca 1934 r.

SYRJA. Zmienione zostały z dn. 3. VII. 34 stawki celne na: butelki 25% od wart. w tar. maksym. a w taryfie normalnej bez cla, kartofle 100% tar. maksym. i 50% ad valorem normalna, jarzyny — 100 i 50% oraz owoce i inne produkty.

TUNIS. System kontyngentowania przywozu rozciągnięty został na następujące sztuczne nawozy: siarczan potasowo-magnezowy, potaż żrący, węglan potasowy, chlorek potasowy, siarczan potasowy i nawozy fosfatowe. Pozwoleń przywozu udziela Gen. Dyrektor Finansów

WIELKA BRYTANIA. Ogłoszony został projekt rozporządzenia o wprowadzeniu przymusu znakowania pochodzenia importowanych tkanin w sztukach zwojach itp.

WŁOCHY. Dekret z dn. 26 maja, wprowadzający pewne ograniczenia w obrotach dewizowych, nie stanowi zapowiedzi trudności płatniczych w zakresie obrotu polsko-włoskiego. Dekret ten miał przedewszystkiem na celu utrudnienie spekulacji walutą włoską oraz włoskiemi obligacjami państwowemi.

W „Gazetta Ufficiale“ z dn. 16 lipca r. b. znajdują się trzy dekrety, z dnia 5 lipca b. r., wprowadzające zmiany taryfy celnej. Dekrety te weszły w życie z dniem ogłoszenia.

Dekret Nr. 1080 wprowadza następujące zmiany taryfy:

W zakresie poz. 19 taryfy punkt b) dekret dzieli mięsa mrożone na dwa rodzaje: 1) mięsa bydła rogatego oraz 2) inne mięsa Stawka celna na oba gatunki wynosi lir. 100 i mnożnik 1,7 czyli razem lir. 270 za kwintal. Stanowi to podniesienie dotychczasow stawki o lir. 130. Artykuł 2-gi dekretu podkreśla, iż do mięsa mrożonego wymienionego pod 2) a pochodzącego z krajów korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania, stosowaną będzie stawka lir. 200 bez dodatku 15% ad valorem.

W poz. 383 dekret podnosi stawkę na płyty fotograficzne szklane do lir. 332,50 z mnożnikiem 1 czyli do lir. 665 t. j. o lir. 150 ponad stawkę do tej pory obowiązującą.

Nie zmieniając stawki celnej poz. 685, dekret podciąga pod tę pozycję inne produkty nieorganiczne, zawierające jodek.

Przy poz. 717c (kwas cytrynowy) wprowadza się mnożnik 1, podwajając tym sposobem stawkę celną (z lir. 183.50 na lir. 367 za q).

Do poz. 731 — jodek metylu wprowadza się cło lir. 185 za kg. (zamiast do tej pory wynoszącego lir. 110 za kg.)

Odnośnie poz. 847 d) na papier naczulony do celów fotograficznych ustala się cło lir. 360 z mnożnikiem 1 czyli lir. 720 za 1 q. zamiast dotychczasowej stawki lir. 477.

Odnośnie poz. 947 na filmy fotograficzne naczulone ustanawia się cło lir. 1350 z mnożnikiem 1 czyli lir. 2700 (zamiast lir. 1830).

Artykuł 3-ci dekretu wprowadza do pozycji 826 pozycję dodatkową (826 bis) przewidującą cło w sumie lir. 10 od 1 q. za skrawki i odpadki gumowe oraz bezcłowy wwóz na odpadki nadające się jedynie do przetwarzania gumy.

Artykuł 4-ty a zwalnia od cła odpadki bawełny surowej z poz. 182. przeznaczone do wyrobu waty wybuchowej wwiezione na zasadzie przepisów wydanych przez Ministerstwo Skarbu.

Artykuł 5-ty zwalnia produkty niklowe (poz. 376 a) od opłaty 15% ad valorem.

Dekret 2-gi Nr. 1081 wprowadza następujące podwyżki celne na nasiona oleiste oraz oleje (poz. 117): m. in. nasiona konopi — 22,02 z mnożnikiem 0.15, rzepaku — 47,20, lnu — 32, gorczycy — 35,10, sezamowe — 59,80, sojowe — 15,50, słonecznika — 27. bawełny — 20.

Stawka celna na olej rzepakowy wynosi obecnie lir. 99.00 i mnożnik 1, len surowy lir. 6250, — mnożnik 1.1. prażony — 44.

Dekret Nr. 1082 zmienia taryfę w ten sposób, iż do poz. 604a), (drzewo zwykłe) dodaje poz. 3 bis, wedle której deski, belki, zwykłe heblowane, wcinane i rowkowane, deski i listwy do wyrobu skrzyń do opakowania, opłacają cło lir. 25. zaś odnośnie poz. 604 bis a) drzewo zwykłe pochodzące z rozbiórki statków, a służące do opału wwozi się bez cła. inne zaś opłaca lir. 2,30 za 1 q.

Poz. 610 zmienia się w sposób następujący: a) słupy obciosane lir. 11 (jak dotąd), b) obrobione lir. 13, c) impregnowane celem ochrony lir. 18 (zamiast lir. 15). Produkty te są zwolnione od opłaty ad valorem.

Drzewo zwyczajne, (poz. 604 a-1) nieobrobione, przeznaczone do fabrykacji miazgi drzewnej i celulozy może być zwalniane od opłaty zarówno cła specyficznego jakoteż opłaty ad valorem w ramach kontyngentu rocznego 800.000 q. wedle norm ustalonych przez Ministerstwo Skarbu.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Poważne firmy w Wenezueli pragną nawiązać stosunki handlowe z eksporterami polskimi i objąć ich przedstawicielstwa na tamtejszy teren. E/16433/4B/Ch.

Kupiec w Meksyku, pochodzenia polskiego, zainteresowany jest otrzymaniem zastępstw na towary polskie. E/18052/4B/Ch.

Firma hiszpańska pragnie objąć reprezentacje polskich firm eksportowych. E/18063/3T/Ch.

Agenturowa firma w Południowo - Zachodniej Francji zajmie się zastępstwem interesów eksporterów polskich. E/17968/21/Ch.

Kupiec pochodzenia polskiego, zorganizował w Japonji firmę, która zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw na towary polskie. E/17597/3U/Ch.

Istnieją możliwości zbytu sierści bydlęcej w różnych krajach. R/17998/27/Sw.

Firmy zamorskie interesują się importem wędlin wysokogatunkowych, w opakowaniu należytem. R/17176/89/Sw.

Istnieje zainteresowanie importem mięsa króliczego standaryzowanego. R/18113/90/Sw.

Firma importowa z Malty pragnie importować artykuły żywnościowe. R/16617/3B/SW.

Firma amerykańska pragnie importować nasiona drzew owocowych i leśnych. R/18181/34/Sw.

Firma niemiecka interesuje się importem strzyżonych surowych skór owczych. R/17771/58/Sw.

Firma w Algierze pragnie zakupywać w Polsce filiżanki porcelanowe. P/17912/65/Sz.

Firma w New Yorku poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/18184/49/Sz.

Firma irlandzka interesuje się wywozem z Polski mebli stolarskich (dębowych) i pragnie nawiązać kon-

takt z krajowymi producentami. Regulacja należności akredytywą. P/18358/40/MM.

Firma japońska interesuje się importem z Polski miazgi drzewnej do wyrobu jedwabiu sztucznego. P/18121/40/MM.

Bliższe informacje w Instytucie Eksportowym — Warszawa, ul. Elektoralna 2.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZEBRANIE MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Dnia 25 lipca br. w gmachu Morskiego Urzędu Rybackiego odbyło się zebranie Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem p. profesora Siedleckiego. Na zebraniu tem rozpatrywane były sprawy zwiększenia propagandy konsumcji ryb morskich, możliwości dalszej rozbudowy hali i chłodni rybnej oraz szereg spraw bieżących.

W zebraniu powyższem brali również udział pp.: Naczelnik Wydziału Ministerstwa Przemysłu i Handlu dr. Fr. Lubecki, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski, Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego A. Hryniewicki, Dyrektor Oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego Władysław Grabowski.

IMPORT ŚLEDZI SZKOCKICH dobiega do końca. W dniu 4 sierpnia statek BERRIEDALE przywiózł z Anglji 489/1 oraz 296/2 śledzi solonych. W dniu 9 sierpnia statek KURZESSE wyładował 628/1 i 750/2. Towary zaskładowano częściowo w zwykłych magazynach tranzytowych, częściowo zaś w Chłodni Rybnej, a niektóre partje ładowano natychmiast do wagonów.

NOWA FIRMA NA TERENIE PORTU RYBACKIEGO W GDYNI powstanie w dniach najbliższych, celem importu śledzi solonych. Założycielem firmy jest p. A. Bruno Feingold, który po wystąpieniu z firmy TEMPORYB nosi się również z zamiarem budowy fabryki konserw rybnych na terenie portu rybackiego.

WIELKA TRANSAKCJA ŚLEDZIOWA POMIĘDZY ANGLJĄ A SOWIETAMI.

Centralny Związek towarzystw Spółdzielczych w Rosji Sowieckiej — Centrosojus — podpisał z angielskiemi firmami śledziowemi umowę na dostawę 70.000 beczek śledzi szkockich. Śledzie te mają być dostarczone do Rosji statkami angielskiemi w ciągu września i października.

OSTATNI NUMER MIESIĘCZNIKA „RYBA“ jako końcowy numer piątego rocznika z roku 1933, ukazał się w szacie zwiększonej, jubileuszowej. Ogółem wyszło od 1929 roku 50 numerów tego jedynego w Polsce pisma poświęconego sprawom polskiego rybołówstwa morskiego. Miesięcznik ten spełnił dobrze obowiązek budzenia zainteresowania tym działem naszej pracy na morzu, notując skrzętnie wszystkie przejawy zachodzące w tej dziedzinie w ciągu ostatniego pięciolecia. Ostatnio miesięcznik ten ukazywał się nakładem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Po cofnięciu subwencji M. I. R. pismo uległo zawieszeniu i jak zapowiedziano w ostatnim numerze ma się przekształcić na kwartalnik.

POŁOWY DORSZY NA GŁĘBI GDAŃSKIEJ przyniosły ogółem piętnaście ton tej ryby złowionej przez sześć kutrów w dniach 1-go, 3-go i 6-go sierpnia. Rybacy łowili te ryby na zamówienie Polsk. Zjedn. Rybaków Morskich w Gdyni i całkowity połów oddano do zamrożenia w Chłodni Rybnej.

PRZYBRZEŻNE POŁOWY FLĄDER I KWAPÓW łowionych przez rybaków z Gdyni sprzedaje się na rynku w Gdańsku, dokąd wyjeżdżają rybaczki codziennie samochodem towarowym. Nieznaczne tylko ilości idą na rynek miejscowy w Gdyni, gdzie warunki sanitarne na rynku targowym są w dalszym ciągu opłakane, co zupełnie na sprzyja rozwojowi spożycia ryb w naszem mieście portowem.

NA „TARGACH WSCHODNICH“ WE LWOWIE będzie reprezentowany poraz pierwszy dział handlu i przemysłu ryb morskich z polskich połowów. Organizacją zajmuje się Związek Polskiego Przemysłu Konserwowego Warszawa — ul. Min. Pierackiego 17), korzystając z pomocy Morskiego Instytutu Rybackiego i Spółdzielni Pol. Zj. Rybaków Morskich. Specjalna uwaga zwrócona będzie na propagandę spożycia smażonych ryb morskich (dorsze), do czego służyć będą pokazowe smażenia i kosztowania tych ryb. Należy sądzić, że przemysł i handel rybny na wybrzeżu (wytwórnie konserw rybnych w Gdyni, wędzarnie na całem wybrzeżu, importerzy śledzi solonych itp.) zainteresują się Targami Wschodniemi, ze względu na korzyści nawiązania stosunków z południowo-wschodnią częścią Polski i zagranicą (Rumunja, Sowiety).

PIERWSZE ŚLEDZIE SOLONE Z ISLANDJI przywiózł kuter motorowo-żaglowy ERNA MARIE w dniu 9 sierpnia br. w ilości 462/1 i 188/2. Towar zaskładowano w pomieszczeniach chłodzonych Chłodni Rybnej. W dniu tym do portu rybackiego w Gdyni przybyli kupcy z całej Polski celem oglądnięcia i zakupienia towaru. Należy podkreślić, że w rozpoczynającym się sezonie śledzi islandzkich Gdańsk jeszcze nie otrzymał tych śledzi, a ruchliwość Gdyni pod tym względem zasługuje na szczególną uwagę. Cena śledzi islandzkich tego pierwszego transportu utrzymaną była na poziomie roku zeszłego tj. 73 zł za 1/1 w hurcie i 80 zł za 1/1 w detalu loco port rybacki, oclone. Obecnie po utworzeniu się monopolu eksporterów śledzi solonych w Islandji, należy liczyć się z poważną zwyżką cen.

MONOPOL EKSPORTERÓW ŚLEDZI SOLONYCH W ISLANDJI RUJNUJE POLSKIE PLACÓWKI GOSPODARCZE.

W powodzi rozmaitych monopoli i syndykatów we wszystkich krajach, wiadomość o utworzeniu się monopolu eksporterów śledzi solonych w Islandji mogłaby przejść bez uwagi nawet, gdyby nie ścisła łączność tego zjawiska z naszem życiem gospodarczem.

Islandja, wyspa na dalekiej północy, licząca około stu tysięcy mieszkańców — żyjących głównie z rybołówstwa morskiego — zajmuje jako dostawca śledzi solonych jedno z końcowych miejsc wśród krajów europejskich. Złączona jedynie unją personalną z Danją, Islandja — ze względu na małą liczbę ludności — pod względem wymiany gospodarczej nie może być objektem większego zainteresowania.

Polska narazie prawie nic sprzedaje w Islandji, kupujemy natomiast bardzo dużo śledzi solonych. Towar ten zaprowadzono w Polsce

dzięki przewidującej polityce eksporterów w Islandji, którzy zbadali bezpośrednio rynek polski i dostosowali się jakością solonych śledzi i niską ceną do naszych kryzysowych warunków. Zdawało się nawet, że śledzie islandzkie wyprą z naszego rynku droższe śledzie angielskie analogicznych gatunków. Saldo ujemne w stosunkach gospodarczych z Islandją spowodowało nawet bliższe zainteresowanie się naszych czynników gospodarczych tym rynkiem, czego dowodem była ostatnia podróż naszego posła w Kopenhadze p. M. Sokolnickiego statkiem Kościuszko do Islandji w ubiegłym miesiącu.

Tymczasem bezpośrednio po tej podróży dowiedzieliśmy się o utworzeniu się w Islandji monopolu eksporterów śledzi, co nas może zupełnie nie interesować, gdyby nie polityka tego monopolu godząca w interesy rozwoju portu w Gdyni i osiedlonych tu polskich firm importu śledzia. Importerzy śledzia solonego w Gdyni, zakupili przed kilkoma miesiącami u rozmaitych eksporterów w Islandji partje śledzi islandzkich. Na podstawie tych kontraktów importerzy polscy w Gdyni sprzedali ten towar tak w kraju jak i zagranicą. Obecnie okazuje się, że monopol eksporterów w Islandji nakazał paszczególnym eksporterom zerwać te kontrakty zrobione z polskiemi firmami, zakrywając się siłą wyższą, którą ma być właśnie utworzenie się monopolu. Proceder ten nadaje się jedynie na określenie niesolidności kupieckiej wyższego gatunku, przed którą trudno się obronić polskim firmom importowym. Proceder ten narazić może polskie firmy na wielkie straty, ponieważ teraz firmy polskie muszą zakupić towar w nowoutworzonym monopolu po wyższych cenach, anizeli już poprzednio sprzedali go w Polsce i zagranicą na podstawie dawnych kontraktów z poszczególnymi eksporterami w Islandji.

Polskie firmy na terenie Gdyni i na terenie W. M. Gdańska założyły protest przeciw takiemu systemowi pospolitego rabunku i zwróciły się za pośrednictwem Izb Przemysłowo-Handlowych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z prośbą o natychmiastową interwencję i środki represyjne. Okazuje się bowiem, że śledzie islandzkie opłacają jedynie jedną trzecią cła normalnego. Należałoby natychmiast cofnąć tą ulgę, jeżeli monopol śledziowy w Islandji nie dotrzyma zawartych poprzednio kontraktów z polskiemi firmami w Gdyni i w Gdańsku.

Cele monopolu islandzkiego są jasne, chodzi tu o podwyższenie cen. Pozatem islandzki monopol powierzył wyłączną reprezentację swych interesów w Polsce nowopowstałej Spółce, która oczywiście będzie ciągnęła z tego zyski.

Tak więc polski konsument będzie płacił dodatkowy haracz na rzecz niepotrzebnego pośrednictwa. Rezultat będzie do przewidzenia, drogie śledzie islandzkie nie znajdą w Polsce odbiorców i nasz rynek będzie tak jak poprzednio odbierał nawet lepsze gatunki śledzia angielskiego. Nasz dodatni bilans handlowy z Anglją powinien być tu wskaźnikiem, że najwyższy czas aby zwrócić baczniejszą uwagę na import śledzi z Anglji, a rabunkowa polityka monopolu eksporterów w Islandji otrzyma nauczkę za niekupieckie postępowanie z polskiemi importerami.

B. Sotkowski.

WYDAWNICTWA

DR. BASSECHES JULJUSZ: Księgi handlowe i bilans na podstawie obowiązujących przepisów prawnych i podatkowych z przedmową Profesora U. J. K. D-ra M. Allerhanda, Księgarnia „Ewer" Lwów, 1934.

Nowy Kodeks Handlowy, obowiązujący od 1 lipca 1934 r. rozszerzył znacznie zakres kupców, obowiązanych do prowadzenia ksiąg handlowych. Jednakże przepisy o księgowości nie mieszczą się tylko w Kodeksie Handlowym, lecz zawarte są również w całym szeregu ustaw, w szczególności zaś podatkowych, tak, iż zorjentowanie się w tym materjale przysparza znacznych trudności przy prowadzeniu ksiąg handlowych.

Dr. Juljusz Basseches, adwokat i biegły sądowy z zakresu księgowości, podjął się opracowania całokształtu przepisów prawnych w dziedzinie księgowości. Praca jego wydana została przez księgarnię „Ewer" we Lwowie.

Całość podzielona została na 6 zasadniczych grup, dotyczących księgowości: 1) kupieckiej, 2) spółki jawnej, 3) spółki z ogr. odpowiedzialnością, 4) spółki akcyjnej, 5) spółdzielni oraz 6) bankowej. Przy każdym dziale omawia się ponadto przepisy podatkowe, w związku z danym działem oraz podaje się orzecznictwo Sądu Najwyższego oraz Najwyższego Trybunału Administracyjnego, jak również okólniki Ministerstwa Skarbu.

Odrębnie omawia autor przepisy „o zasadach sporządzania bilansów, zamknięć rachunkowych i sprawozdań osób prawnych, obowiązanych do prowadzenia ksiąg handlowych" oraz „o tymczasowem stosowaniu wyjątkowych zasad bilansowania". Specjalne rozdziały poświęcone są przepisom o księgowości, zawartym w ordynacji podatkowej, (wchodzącej w życie z dniem 1 października 1934 r.) oraz w ustawie o państwowym podatku przemysłowym. Szczegółowe skorowidze alfabetyczne i chronologiczne umożliwiają szybką orjentację w każdej materji.

„BAWEŁNA NA RYNKACH ŚWIATA“.

Pod powyższym tytułem ma ukazać się we wrześniu na Składzie Głównym w Księgarni S. Seipelt w Łodzi — ul. Piotrkowska 47, praca p. Stanisława Cunge, traktująca w sposób wyczerpujący wszelkie problemy związane z handlem surową bawełną.

Poza ilustrowaną bogato cyframi częścią, omawiającą historję uprawy bawełny i rozmiary wytwórczości poszczególnych ośrodków produkcyjnych, a zarazem rozległą statystyką konsumcji, książka powyższa poświęcona jest w pierwszym rzędzie *technice handlu* bawełną, jego formom organizacyjno-prawnym oraz jego stronie finansowej. Ze szczególną uwagą potraktowana jest rola instytucyj arbitrażowych oraz giełd terminowych, stanowiących nieodzowne dopełnienie współczesnego handlu bawełną.

Skierowanie do Gdyni importu surowej bawełny dla potrzeb włókiennictwa polskiego i pierwsze nieśmiałe zarodki rodzimego handlu tym ważnym surowcem były bodźcami, które skłoniły autora do opracowania tematu na podstawie zarówno bezpośredniej obserwacji z tytułu obowiązków, pełnionych w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Łodzi, jak i przy uwzględnieniu całkowitej literatury zagranicznej, dotyczącej tego przedmiotu. Tem samem w języku polskim praca ta będzie pierwszą publikacją, poświęconą *handlowi bawełną* i ujmującą całokształt łączących się z tem zagadnień w skali światowej.

Książka ta powinna zainteresować wszystkie sfery, w ten lub inny sposób mające do czynienia ze skomplikowanem zagadnieniem bawełny.

W szczególności praca p. Stanisława Cunge może być pożyteczna dla gdyńskich sfer portowych, ze względu na usiłowania utworzenia w Gdyni nietylko centrum przeładunku bawełny, jak to ma już miejsce obecnie, lecz również i ośrodka handlu bawełną.

Cena książki przy zamówieniu na Składzie Głównym w Księgarni S. Seipelt do dnia 20 sierpnia wynosi zł 32, po ukazaniu się cena będzie zł 40.

CZASOPISMO SKARBOWE.

Ukazał się numer 7-my Czasopisma Skarbowego. Część pierwsza numeru poświęcona jest, jak zawsze, sprawom zawodowym urzędników skarbowych, druga zaś zawiera artykuł p. Wł. Runcewicza p. t. Uprawnienia Przewodniczącego Komisji Odwoławczej oraz najaktualniejsze informacje z dziedziny kroniki skarbowej. Czasopismo Skarbowe jest organem Stowarzyszenia Urzędników Skarbowych Rzeczypospolitej Polskiej i ukazuje się raz w miesiącu w Warszawie.

PRZEPISY IMPORTOWE W KRAJACH EUROPEJSKICH.

Ukazał się w druku tom XIX wydawnictwa Państwowego Instytutu Eksportowego pt. „Przepisy importowe w krajach europejskich“. W wydawnictwie tem zestawiono wszelkie zakazy przywozu, kontyngenty importowe, ograniczenia dewizowe ze wskazaniem wszystkich towarów, które temi zarządzeniami reglamentacyjnemi są objęte, jak również inne utrudnienia importu stosowane przez: Anglję, Austrję, Belgję, Bułgarję, Czechosłowację, Danję, Estonję, Finlandję, Francję, Grecję, Hiszpanję, Holandję, W. P. Irlandję, Jugosławję, Litwę, Łotwę, Niemcy, Norwegję, Portugalję, Rumunję, Szwajcarję, Turcję, Węgry i Włochy.

Zmiany tych przepisów będą stale zamieszczane w „Informatorze Eksportowym“ w dziale: „Zmiany przepisów celnych i dewizowych“. — Stron 341. Cena zł 4,—

DRUKI U NAS WYKONANE NIE SĄ DROGIE!

a pozatem wykonujemy je starannie, gustownie i według wszelkich najnowszych wymagań techniki drukarskiej

Dlatego prosimy zwracać się do nas z całem zaufaniem w razie zapotrzebowania na druki i zlecić nam ich wykonanie.

Specjalność: dzieła i masowe nakłady

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

WĄBRZEŹNO-POMORZE

MICKIEWICZA 1 — TEL. 80

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	14. 7.	18. 8.	22. 8.	—	25. 8.
Śląsk	21. 8.	25. 8.	29. 8.	—	1. 9.
Capella	28. 8.	1. 9.	5. 9.	—	8. 9.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 18/19 8. s/s Nordland — z Gdyni 28/29. 8.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — z Gdyni 9/10. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	20. 8.	25. 8.	22. 8.
Minos	27. 8.	1. 9.	29. 8.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22/23. 8.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 29/30. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu i Karlskrony.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 15. 8. s/s Egon — z Gdyni 22. 8.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 21/22 8. s/s Erna — z Gdyni 4/5. 9.

Do Visby

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 22. 8. s/s Iwan — z Gdyni 5. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 18. 8. s/s Neptun — z Gdańska 25. 8.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8. ńska 22. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	18. 8.	21. 8.
Kaete	21. 8.	25. 8.
Lothar	28. 8.	1. 9.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 17. 8. — z Gdańska 16. 8.
s/s Akershus — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 8. — z Gdańska 16. 8.
s/s Ursa — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Bella — z Gdyni 17. 8.
s/s Taeran z Gdyni 24. 8.
s/s Cieszyn — z Gdyni 21. 8. — z Gdańska 24. 8.
s/s Chorzów — z Gdyni 28. 8. — z Gdańska 31. 8.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	20. 8.	22. 8.
Leda	23. 8.	25. 8.
Butt	27. 8.	29. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	21. 8.	24. 8.	30. 8.
Irisen	28. 8.	31. 8.	7. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 27. 8. — z Gdańska 29. 8.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 21/22. 8. s/s Merope — z Gdyni 28/29 8.
s/s Theseus — z Gdyni 4/5. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 28. 8. — z Gdyni 30. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 21. 8. — z Gdyni 23. 8.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 22. 8. — z Gdyni 23. 8.
s/s Lublin — z Gdańska 29. 8. — z Gdyni 30. 8.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — Gdyni 24/25. 8. s/s Hague — z Gdyni 31/8.—1/9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — 9/10. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 27/28. 8. s/s Palermo — z Gdyni 25. 9.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8. s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 21. 8. s/s Roland — z Gdyni 24. 8.
m/s Gotland — z Gdyni 8. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 8. s/s Scanstates — z Gdyni 2. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 17. 8. s/s Pułaski — z Gdyni 5. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 18. 8.
s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni 24. 8. — z Gdańska 21. 8.
s/s Helacles — z Gdańska 7. 9. — z Gdyni 5. 9.

Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Durban — Lorenzo Marquez

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Junerten — z Gdyni 24. 8.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — 25. 8. s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 14. 8. s/s Tiradentes — z Gdyni 4. 9.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 16. 8.		s/s Scanyork — 29. 8.
s/s Scanmail — 23. 8.		s/s Scanmail — 5. 9.
s/s Cliffwood — 13. 9.		s/s Cliffwood — 26. 9.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 9. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 11. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella	14. 8.	18. 8.	22. 8.	—	25. 8.
s/s Śląsk	21. 8.	25. 8.	29. 8.	—	1. 9.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	18. 8.	21. 8.	25. 8.
Lothar	25. 8.	28. 8.	1. 9.
Rudolf	29. 8.	1. 9.	4. 9.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	22. 8.	25. 8.	28. 8.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk — 18. 8.
z Rotterdamu — s/s Chorzów — 25. 8.
z Rotterdamu — s/s Taernau — 20. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Leda	18. 8.	23. 8.	25. 8.
Butt	21. 8.	27. 8.	29. 8.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 24. 8.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 30. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 18. 8. — w Gdyni 27. 8.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	16. 8.	20. 8.	22. 8.	25. 8.
Minos	23. 8.	27. 8.	29. 8.	1. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	23. 8.	26. 8.	28. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	16. 8.	19. 8.	21: 8.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	23. 8.	26. 8.	29. 8.
s/s Lwów	30. 8.	2. 9.	6. 9.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Lagaholm		8. 8.	15. 8.	21. 8.	15. 9.
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Equator	24. 7.	27. 8.	29. 8.
s/s Atlanta	9. 8.	12. 9.	14. 9.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Erland					28. 7.			21. 8.
m/s Gotland				29. 7.	8. 8.	24/25. 7.		25. 8.
m/s Nordland	22. 8.	12. 8.	22. 8.		26. 8.	5—8. 8.		16. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — wychodzi z Casablanca 20/25. 8. — oczekiwany z Gdyni 12. 9.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH



G D Y N I A
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.